

DOI: <http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.v2n7p45-60>

## O AUTOMÓVEL NAS CIDADES E O PLANEJAMENTO DETERIORADO

**Diego Armando Céspedes Álvarez**

Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia – UFU. Graduado em Geografia pela Universidad Nacional de Costa Rica – UNA.  
[diegouna.geo@gmail.com](mailto:diegouna.geo@gmail.com)

### RESUMO

Este artigo busca compreender como, a partir da expansão urbana e da modernidade na América Latina, a estruturação dos espaços urbanos - espaço público - começou a sujeitar-se a uma motorização privada, tornando o planejamento urbano um consentimento ao investimento de uma cultura que acaba por deteriorar as cidades, assim como a qualidade de vida nas mesmas. Essas reflexões são realizadas mediante levantamentos bibliográficos sobre o uso do automóvel, a expansão das cidades e a propaganda econômica comercial que tem efeitos sobre a estruturação urbana atual nas cidades. O caso de San José, na Costa Rica, foi abordado apenas como um exemplo na América Latina, mediante dados estatísticos de algumas corporações e entidades públicas. Assim, as análises realizadas confirmam que o direcionamento do planejamento para que se desse o uso intensivo e indiscriminado do automóvel termina por gerar resultados que impactam no ambiente urbano e sua deterioração consequente.

**Palavras-chave:** Planejamento Obsoleto; Automóvel; Cidades; Estrutura Urbana.

### THE CAR IN CITIES AND THE DETERIORATING PLANNING

#### ABSTRACT

This article aims to understand how from the expansion and the modernization in Latin America, the structuring of the urban spaces; Public spaces began to participate in a private urbanization, making urban planning a consent for the development of a culture that eventually deteriorates the cities, as well as the quality of life in them. These reflections are carried out by means of a bibliographical survey on the use cars, the expansion of cities and economic propaganda that has effects on the current urban structure in the cities, using the case of San José, Costa Rica, and Latin America, using statistical data from corporations and public entities. Thus, these analyzes confirm that the direction of planning for the intensive and indiscriminate use of the automobile ends up generating results that impact the urban environment and its consequent deterioration.

**Keywords:** Obsolete Planning; The Cars; Cities; Urban Structure.

### EL AUTOMÓVIL EN LAS CIUDADES Y LA PLANIFICACIÓN DETERIORADA

#### RESUMEN

Este texto busca comprender como a partir de la expansión y la modernidad en América Latina, la estructuración de los espacios urbanos; espacio público comenzaron a sujetarse a una motorización privada, tornando la planificación urbana

un consentimiento al desarrollo de una cultura que acaba por deteriorar las ciudades, así como la calidad de vida en las mismas. Esas reflexiones son realizadas mediante levantamiento bibliográfico sobre el uso del automóvil, la expansión de las ciudades y la propaganda económica comercial que tiene efectos sobre la estructuración urbana actual en las ciudades, caso de San José, Costa Rica, será abordada apenas como un ejemplo en América Latina, mediante datos estadísticos de algunas corporaciones y entidades públicas. Así los análisis realizados confirman que el direccionamiento de la planificación para que se dese el uso intensivo e indiscriminado del automóvil, termine por generar resultados que impactan en el ambiente urbano y su deterioración.

**Palabras claves:** Planificación Obsoleta; El Automóvil; Ciudades; Estructura Urbana.

## INTRODUÇÃO

Durante um século, o transporte motorizado vem modificando, dinamicamente, as estruturas das cidades, o ambiente urbano e as condutas da sociedade de distintas formas. O automóvel, por sua parte, tem sido o objeto industrial mais significativo na sociedade, uma representação que tem simbolizado mais que uma cultura, um meio de transporte individual que por meio da propaganda e do poder capitalista foi instigado no desejo das pessoas, o sonho de consumo da sociedade latino-americana.

Esse estudo busca esclarecer um problema agravado no tempo pelo inadequado uso do automóvel, em que os usuários deste meio de transporte fazem dele dependente em todos os deslocamentos. O automóvel, um meio de transporte individual privado, de consumo universal, que, graças ao carente investimento tecnológico em transportes públicos de alta capacidade e ao inadequado planejamento urbano, foi ganhando importância na mobilidade das pessoas e, conseqüentemente, deteriorando a gestão no planejamento urbano.

A obsolescência que tem se manifestado nas cidades consiste em uma estratégia econômica, cujo principal objetivo é o de que as pessoas consumam produtos com uma vida útil curta, substituindo o que já possuem por um novo produto, o qual reativa o seu sistema econômico através de uma invasão consumista. Harvey (2005) menciona Marx (1967), que denomina esse processo de capitalismo competitivo no qual a economia impõe a acumulação de bens e que também revela o domínio político na mesma, com a contradição de que esse processo acarreta tensões internas que frequentemente irrompem sob a forma de crises, vulnerabilidade submetida aos consumidores e residentes das cidades.

Um dos principais problemas que se apresenta nas cidades, em especial na América Latina, é a deterioração dos espaços urbanos, principalmente nas áreas centrais, como placas, ruas, calçadas, mercados e edificações antigas, assim como altos índices de violência,

os quais trazem insegurança à população, que, graças a isso, deve passar horas dentro de um automóvel. Tal situação gera uma cobrança sobre a melhoria na qualidade de vida e inicia um questionamento sobre a obsolescência de um planejamento sistemático a respeito de uma legislação urbanística.

Dessa forma, o inadequado planejamento urbano nas cidades da América Latina acarretou uma série de problemas, como congestionamento, poluição, acidentes de trânsito e externalidades negativas que afetam a qualidade de vida nas cidades, uma obsolescência que produz a deterioração urbana, portanto, uma debilidade na dinâmica de um espaço que se estruturou para gerar sustentabilidade ao desenvolvimento social.

## **O AUTOMÓVEL NA DETERIORIZAÇÃO URBANA**

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, se inicia um período de transição urbana nas diferentes cidades da América Latina, como consequência do grande fluxo migratório vindo do campo, acelerando os processos de estruturação dos grandes centros, nos quais o capitalismo e a modernidade viram como uma nova oportunidade a absorção desses acontecimentos da época para a acumulação; uma dinâmica que vai acabar com deterioração urbana das cidades.

A deterioração urbana constitui uma ameaça à coesão social e ao desenvolvimento sustentável, afetando de forma drástica sua estruturação interna e trazendo um grande problema à sociedade, à economia e ao ambiente, sendo a pobreza uma das variáveis críticas mais graves. Com a expansão e o crescimento urbano, há um processo de estruturação nas cidades, um fenômeno de crescimento exponencial no qual “[...] o problema principal consiste na velocidade com a que as distintas partes de um sistema urbano se reajustam às mudanças que sucedem dentro dele” (HARVEY, 1977, p. 52).

O automóvel como um objeto industrial capitalista torna-se um dos acontecimentos da época como um “[...] objeto rei, objeto de muitos sentidos e que agora é estruturante de um homem como um déficit de liberdade” (OLIVA, 2004, p. 13). Instrumento que se volta para uma necessidade de sobrevivência de deslocamento pela oferta e demanda de trabalhador e trabalho, significando um potencial de mobilidade da população urbana sem resposta imediata nos diferentes grupos da população, um problema geral, que os grupos com maior capital financeiro e educação foram capazes de adaptar, sendo uma importante fonte de desigualdade. Esses são “[...] aspectos da organização urbana que respondem imediatamente, enquanto outros respondem muito mais

lentamente” (HARVEY, 1977, p. 52), encontrando o sistema urbano em um estado de permanente desequilíbrio diferencial, sobretudo na hora de dar uso racional a um objeto que gera dependência na sociedade.

Por outro lado, “a cidade é caracterizada pela heterogeneidade, pela variedade e pela perpétua mudança, bem como por uma mistura de diferentes ocupações, classes sociais, interesses e bases culturais” (PALEN, 1975, p. 138). O mesmo autor faz referência quando explica que “a cidade tem sido um cadinho de raças, povos e culturas, e um terreno extremamente favorável à formação de novos híbridos biológicos e culturais” (PALEN, 1975, p. 138). Um espaço geográfico heterogêneo que estimula as diferenças individuais, passando a ser os contrastes da cidade aceitos pela sociedade naturalmente.

Mas, a vida moderna nas cidades da América Latina tem sido uma produção muito rápida, com muitas variâncias, engendrada pela imagem de aderir a industrialização a um ambiente com decadências no planejamento urbano. Além da transformação espontânea no ordenamento territorial que passa de lado o descomunal ritmo de crescimento demográfico, desgastando uma sociedade que deve ser adaptada às dinâmicas globais, com decisões políticas de desenvolvimento que amarram o processo na luta pelo poder.

As cidades não só são heterogêneas, distintas e peculiares, que fazem parte de um sistema econômico social, degradadas em virtude do carente planejamento. Sua essência geram vazios negativos em seu entorno. As cidades também são originárias de um estilo de vida definido, chamado de urbanismo, que se reflete no modo como as pessoas se vestem e falam, na forma como encaram a realidade social, em suas aspirações, em suas ocupações, na sua escolha de moradia, em suas associações e em suas interações para com outras pessoas (PALEN, 1975).

As cidades são parte de uma deterioração planejada pelo Estado que deixa a marca de sua intervenção em muitas das grandes ou médias cidades; intervenção essa que traz elementos que geram uma percepção negativa nos residentes e demais moradores da cidade, desencoraja o investimento econômico-social e promove a exclusão social (SHIAPPACASSE; MULDER, 2008).

Maricato (2015) ressalta que a especificidade no processo de urbanização está sendo influenciada pelo capitalismo, chegando ao momento em que as cidades não podem mais pensar sem a existência dele, alterando as mesmas como predominantes para a concentração de população, resultando sua organização social em um modo de vida moldado pelos interesses privados. Uma contradição que se coloca frequentemente na sociedade, mas é aceita consigo mesmo (BERMAN, 1986).

A deterioração do urbano não é apenas física ou econômica, como também social e política e possui um efeito que perturba a qualidade de vida das pessoas em muitas cidades. O salário do trabalhador é um indicador nas relações sociais, um produto que se vê deteriorado na relação entre renda e transporte, sendo para a maioria das grandes cidades latino-americanas, uma insuficiência política urbana dominada pelo poder externo de interesse político.

Por outro lado, Maricato (2015) afirma que o capitalismo, em geral, busca moldar o ambiente urbano às suas necessidades a fim de obter lucros, sendo a cidade para o sistema uma mercadoria e motor central, em um planejamento urbano deteriorado e que perde sentido na competição pela riqueza, gerando não só uma luta, mas também cidades com desenhos orientados pela insegurança e perda nos interesses humanos, no qual o pedestre possa transitar de uma forma segura pelo sistema urbano.

A deterioração urbana se manifesta na América Latina como um desafio que tem dado diversas respostas à mobilidade urbana, com a finalidade de acabar com o caos, ambiente – espaço. Condição existente na qual a tecnologia e o design estrutural dão ao planejamento urbano uma substituição no sentido de pensar o contexto urbano, a fim de revogar o paradigma de amoldar as cidades a um transporte individual imposto por mais de um século, “para vir a ser espaço exclusivo para pessoas que utilizam automóveis” (ÁLVAREZ, 2015, p. 26).

A velocidade na evolução tecnológica, como o carro na América Latina, é um aspecto da modernidade urbana, mas também um indutor que submete a sociedade a efeitos de contorno, como uma técnica de subjetividade humana que instituem na facilidade tanto física como mental, reduzindo o trânsito não motorizado nas áreas públicas - algo que traz outro sentido para as cidades; elas se tornaram locais de circulação, em grande parte, dos automóveis. As pessoas já deixaram de vê-las como pontos de encontro para realizar atividades humanas; não mais se deslocam a pé em vista do tempo, tornando-se assim produto de um planejamento obsoleto na organização urbana das cidades.

Esta técnica de evolução tecnológica também é partícipe de que os deslocamentos residenciais sejam cada vez maiores em tempos iguais, sendo a mobilidade a escravização da maioria das pessoas ao carro (BÁDUE, 2012).

### **O planejamento obsoleto**

A dinâmica da deterioração urbana resulta em aspectos relevantes não só para planejadores e políticos, como também para os residentes, proprietários e o capitalismo privado. Parte-se da obsolescência planejada e ligada à circulação do capital, como diria Harvey (2005), no qual as carências políticas e econômicas estão envolvidas na produção de consumo no espaço, no movimento físico e real de mercadoria e do lugar para manter os benefícios da produção capitalista, passando as grandes cidades a ter um planejamento que se resulta na deterioração tanto física quanto social.

O planejamento deteriorado das políticas de transporte urbano é influenciado fortemente pelo automóvel, um objeto industrial que se pensou, em primeiro instante, no fim da Segunda Guerra Mundial, como a melhor opção para abrigar os movimentos urbanos das pessoas e para facilitar o deslocamento a pontos não específicos de longa distância que o transporte coletivo não tinha condições de abarcar. Décadas mais tarde, no século XXI, o automóvel passaria a ser indicador de caos urbano, deixando o planejamento de desenvolvimento das cidades obsoleto graças ao capitalismo e sua incessante busca por lucro.

Na Costa Rica, por exemplo, a ineficiência no planejamento do transporte ferroviário trouxe na gestão do presidente José María Figueres (1994-1998) a supressão da circulação deste modo de transporte que, em 1995, transportava passageiros e cargas da capital aos portos de Limón (Caribe) e Puntarenas (Pacífico), assim como usuários que se locomoviam para diferentes cidades a fim de realizar as diferentes atividades urbanas (GONZÁLEZ; LOAIZA, 2005).

Um caso normal, já existente nas demais cidades da América Latina, em que a imposição do automóvel suprimiu o sistema de transporte sobre trilhos, aumentando o transporte privado como um meio válido e viável de substituição.

Segundo o Banco Mundial (2015), esse fato foi acontecendo em grande parte do território latino-americano, no qual a rede ferroviária entra em concessão, disparando dramaticamente uma falha no sistema de transportes, efeito do pouco interesse político. Este fato gera um retrocesso na artéria principal do desenvolvimento de uma nação e organização urbana, referente a uma hierarquia que tem o sistema de transportes sobre trilhos sobre os demais sistemas urbanos, passando do ideal ao real; a um sistema de fluxo rodoviário em massa, desenvolvendo problemas de congestionamento na circulação viária, assim como perdas econômicas para os usuários por seus altos custos de manutenção.

Essa mudança eleva custos para os cidadãos, em especial para aqueles que realizam grandes deslocamentos. Esta situação levou os usuários a investirem em veículos próprios



em busca de uma melhor mobilidade, já que o serviço de transporte coletivo não abrange todas as suas necessidades. Além dos investimentos para a compra de um veículo privado, são acrescidos pagamentos adicionais como impostos - gastos financeiros e físicos -, os quais geram um estresse nos usuários pelo aumento das despesas que poderiam ser minimizadas.

A carência de planejamento durante a expansão urbana na área metropolitana de São José tem gerado problemas sociais, econômicos e ambientais, principalmente pela produção de resíduos, pela poluição do ar e dos sistemas fluviais que atravessam os espaços urbanos.

Esse inadequado planejamento urbano também gerou a deterioração da rede viária e causou congestionamento na capital, problemas que desde 1970 acarretam a circulação e o setor transportes.

Por outro lado, o plano de ter o automóvel como o principal meio de transporte na Costa Rica, como se mostra na Tabela 1, levou o país a ter uma frota veicular com um crescimento considerável, já que o aumento de automóveis per capita passa a ser maior que o crescimento da população em um período de 20 anos, de 1995 a 2014, assim levando o planejamento de curto tempo a uma densidade não planejada.

Tabela 1 - Costa Rica: Veículos automotores em circulação per capita

Ano	Veículos	População	Média per capita
1995	446.123	3 428 278	7,68
2000	677.757	3 872 349	5,71
2005	875.907	4 215 248	4,81
2010	1.161.731	4 533 894	3,90
2014	1.399.238	4.757.606	3,40

Fonte: Molina, A. 2015; MOPT. 2015. Elaboração: Diego Armando Céspedes Álvarez.

Esta situação coloca a Costa Rica com um crescimento médio anual de 1 veículo por cada 3,40 habitantes em 2014, trazendo no fluxo veicular características em proporções similares aos países desenvolvidos. Essa evolução é consequência de decisões políticas planejadas para que a população migre do transporte ferroviário sobre trilhos para o rodoviário, seguindo as tendências mundiais que a indústria automobilística e as elites impuseram à sociedade, sob um planejamento capitalista adotado para atender às necessidades individuais e não às coletivas, impactando sobre a morfologia urbana e a forma de mobilidade.

Esta aglomeração veicular é fortemente caracterizada nos centros urbanos centrais, principalmente na capital São José, onde se concentrou mais de 80% da frota veicular no ano de 1960 e a mesma porcentagem nos anos 2000 até os tempos atuais, segundo os dados coletados nas tabelas do Ministério de Obras Públicas e Transportes (MOPT, 2016).

A “cultura do automóvel” nas cidades da Costa Rica tem se marcado da mesma forma que em outras cidades da América Latina. Um modo de transporte privado e individualista, ocasionando, pelo mau uso deste veículo, grandes falências sobre o planejamento do sistema de transporte coletivo, assim como a deterioração do sistema de transporte sobre trilhos, como o trem que ligava os diferentes núcleos urbanos da GAM à capital de São José. Além disso, impactando a mobilidade e a qualidade de vida urbana, tanto quanto os planos de desenvolvimento sustentável.

Segundo Molina (2015), referindo-se aos dados do ano de 2014, a frota veicular na Costa Rica cresceu 914%, se comparada às últimas três décadas, com uma frota de automóveis privados que supera as 800 mil unidades dos quase 1,4 milhões de toda a frota do país. Desse modo, a circulação do transporte privado torna-se o maior contribuinte nas emissões de gases na Costa Rica, graças à decadência do transporte coletivo e das políticas públicas de mobilidade que nunca chegaram a ser aplicadas de acordo com os planos de desenvolvimento.

Com isso, o automóvel e o crescimento sem controle acarretam um planejamento que fica obsoleto nos planos de desenvolvimento nas diferentes cidades, deteriorando a mobilidade das pessoas. Por outro lado criam novos espaços para a acumulação capitalista que é acompanhada de uma indústria automobilística que toma partido no sistema consumista mundial, dinâmica que acaba com a estruturação urbana das grandes cidades para a satisfação do uso de transporte privado (HARVEY, 2005).

Este acontecimento na Costa Rica se dá pela carente infraestrutura de transporte público e transporte não motorizado, assim como pelo pouco interesse local, regional e nacional para desenvolver um investimento que leve em conta a melhoria na mobilidade coletiva. A hierarquia do transporte privado passa por uma situação de caos que só o retorno da infraestrutura sobre trilhos pode liberar e ficou no abandono por causa de políticas públicas a favor do privado, pensando numa rentabilidade socioeconômica pouco coletiva.

Este planejamento a favor do transporte motorizado levou a Costa Rica ao caos, a ponto de ter, na metade do ano 2015, uma frota veicular de aproximadamente dois milhões de veículos (Figura 1). Segundo o Registro Nacional, existem 1.987.244 veículos



registrados, acima do planejado e incidindo o colapso na infraestrutura viária, principalmente na Grande Área Metropolitana (GAM), uma vez que são mais de 100.000 veículos inscritos por ano. Passou-se, portanto, de 3,4 pessoas por veículo no ano 2014 a um registro de 2,43, em 2015, correspondente à população de 4.832.234 (INEC, 2015).



Figura 1 – Congestionamento em São José, Costa Rica, 2015

Fonte: <<http://semillasdeorion.wix.com/orion#!portafolio/c1s4z>>. Acesso em: 31 ago. 2016.

Esta situação é um evento que diariamente comete a todos os usuários uma perda de várias horas nos congestionamentos viários, incidindo numa situação de pouco controle similar às cidades do Rio Janeiro, São Paulo, Buenos Aires, Quito, Bogotá, Fortaleza, Cidade de México, entre outras.

A deterioração urbana é ocasionada em grande medida pela alta frota de automóveis circulando pelas diferentes estruturas viárias urbanas das cidades da América Latina. Partindo dessa premissa, fazem-se necessárias políticas de planejamento que considerem os centros urbanos como espaço no qual pedestres e usuários de transporte não motorizado possa transitar de forma menos motorizada, afim de que os cidadãos tenham melhor qualidade de vida.

Por sua parte, este caso na reabilitação urbana na Europa se manifesta com maior força nas áreas periféricas, na maioria dos casos associado aos extensos complexos de moradias e não nos centros das cidades (RANDOLPH; JUDD, 1999). Para Álvarez (2015), no caso das cidades da América Latina, a deterioração se vê influenciada pela migração do centro às periferias ou subúrbios, fato que ocorreu a partir da ocupação do espaço nas áreas urbanas e com o aumento da distância, tendo efeito sobre a mobilidade e deslocamentos centrais nas cidades.

Na atualidade, os novos planos de desenvolvimento têm como finalidade a restauração da estrutura obsoleta urbana e seu entorno que há décadas é caracterizado por grandes fluxos de trânsito de forma desordenada. Fator esse que produz insegurança na população pela apropriação do espaço público pelo privado, um abandono ocasionado pelo mesmo planejamento das diferentes entidades públicas que devem organizar o espaço da cidade para o bem coletivo.

Um dos problemas associados ao crescimento da frota veicular de forma acelerada se deve ao fato de que os usuários do transporte público, pela complexidade do mesmo, têm mudado sua forma de locomover na realização das distintas atividades através da aquisição do veículo privado individual. Esse comportamento se dá também pela facilidade de crédito em curto prazo, com baixas taxas de juros e a importação de veículos usados como a opção mais rápida, manifestando, em longo prazo, um maior fluxo veicular do transporte individual privado na cidade de São José com consequências sobre a capacidade de infraestrutura viária.

A cidade de São José, junto a outros municípios integrados, tem formado um anel periférico para restringir a circulação de veículos privados conforme placa e dia, como mostrado na Figura 2, da mesma forma que outras cidades da América Latina, devido à carente infraestrutura no sistema de transporte massivo. A resposta a esse modelo tem tomado outras perspectivas, como a de obter um segundo veículo privado com número de restrição diferente, medida que os usuários das vias públicas acabam desenvolvendo em busca da liberação do espaço e circulação sobre as vias públicas, provocando grandes congestionamentos que afetam a todos.

O automóvel nas cidades e o planejamento deteriorado  
*Diego Armando Céspedes Álvarez*

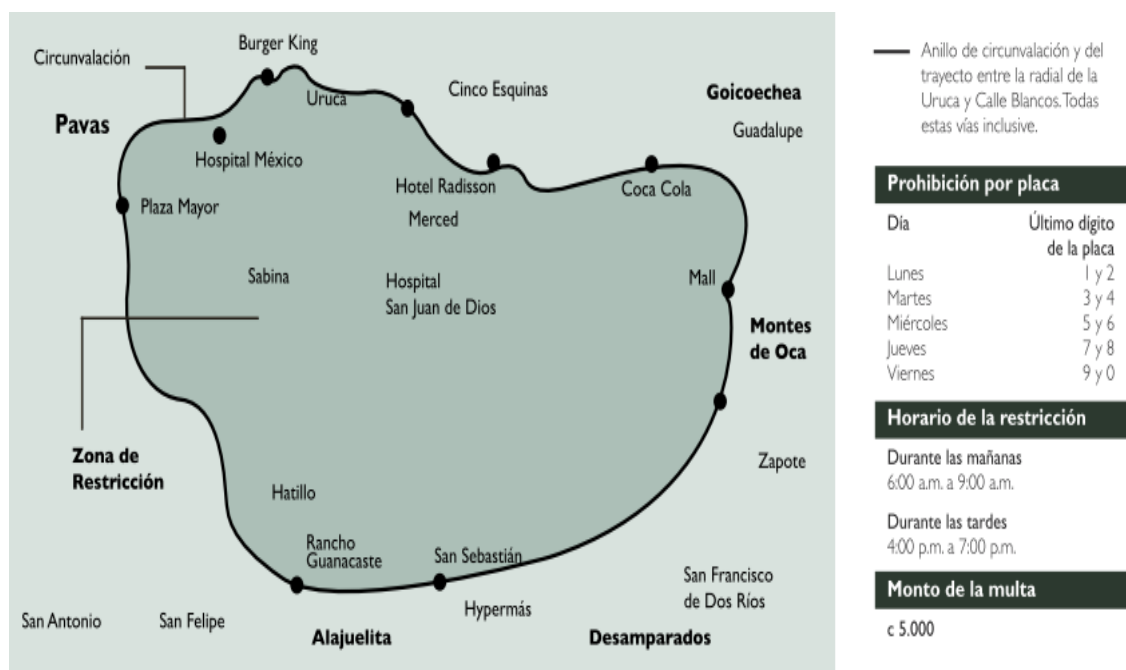


Figura 2 – Anel de restrição de ingresso veicular privado à capital de San José  
 Fonte: MOPT apud CAF (2011, p. 160).

Segundo os diferentes planos de desenvolvimento urbano e organização territorial, esse anel de circulação estava previsto desde a década de 1960 como parte de um plano de infraestrutura viária que ligaria todos os setores periféricos da capital com uma extensão aproximada de 20 km, distribuindo os fluxos de transporte veicular sem ter que entrar no núcleo central da cidade de São José, o que permite uma maior fluidez no trânsito, uma obra estrutural que para tempos atuais não tem atingido sua finalidade.

O sistema de transporte da Costa Rica se regulamenta a partir de cinco leis que fundamentam os diferentes modos de transporte e sua circulação:

Ley N° 3.503, la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores de 1965; la Ley N° 6.324, la Ley de Administración Vial de 1979; la Ley de Tránsito N° 7.331 de 1993 (reformada por la Ley 8.696 de diciembre de 2008), la Ley N° 7.593, la Ley Reguladora de los Servicios Públicos de 1996 y la Ley N° 7.969 Reguladora del Servicio Público Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi, de 2000 (MOPT, 2011 apud CAF, 2011, p. 161).

Deve-se levar em consideração que a regulamentação e a manutenção da infraestrutura do sistema viário se encontram administradas pelas respectivas prefeituras municipais. Territórios que, pela forma difusa em que o crescimento urbano foi se determinando, possuem grandes conflitos urbanos e administrativos com pouca integração entre um e outro, enfrentando seus labores de acordo com os interesses de cada sistema administrativo.

Além da aquisição de um segundo automóvel, a presença das motocicletas nas cidades da Costa Rica se tornou uma imagem característica. Ação que tem configurado as necessidades dos cidadãos, quantificando-se de forma acelerada da mesma forma que outras áreas urbanas das cidades da América Latina. Em termos de mobilidade, trata-se de um meio de transporte automotivo que protagoniza no trânsito um problema maior na vulnerabilidade a acidentes.

O automóvel tem e continuará tendo um papel importante nos deslocamentos na mobilidade urbana deste país. Uma massificação que chama atenção por seu uso de forma irracional em distâncias curtas, ocasionando com a sua circulação problemas de saúde nas pessoas que tem perdido o desejo de caminhar pela cidade.

## **CONCLUSÕES**

O modernismo proposto pela lógica da mobilidade motorizada (individual) na América Latina aparece, desse modo e a princípio, como uma forma de autonomia nas relações sociais, mas também é considerada uma condenação e restrição da liberdade, configurando as cidades em um sem fim de estruturas urbanas desconexas. Além disso, essa lógica foi ganhando força nas ações do planejamento urbano, que acarretaram a deterioração das cidades em decorrência de atos que privilegiaram os investimentos do capital privado.

A facilidade de aquisição de automóvel particular tem levado, nas últimas décadas, ao aumento no fluxo do transporte motorizado, sendo a cidade de São José, na Costa Rica, um exemplo disto, em consequência do acesso ao crédito e a maior oferta de veículos com IPI reduzido. Juntamente a esses fatores se soma a ineficiência e a pouca efetividade do transporte público coletivo, que induz a população à escolha de mobilidade, a qual acaba não tendo outra opção, a não ser o automóvel privado. Assim, em longo prazo, o planejamento que foi proposto para um curto tempo torna-se obsoleto.

Esta situação vivida diariamente no transporte público coletivo nesta cidade é causada, além de sua ineficiência e pouca efetividade, também, pela enorme frota de automóveis privados nas vias públicas. Essa situação se configura em congestionamento urbano, carregado de conflitos, que provoca estresse até mesmo antes do cidadão ter que se deslocar para alguma atividade.

Na Costa Rica, o uso intensivo do automóvel elevou os problemas de congestionamento nos últimos cinco anos, gerando, como alternativa contrária, a ativação

do sistema ferroviário urbano. Em 2017, este meio de transporte ganha simpatia entre os usuários que, com o passar do tempo, exigem mais qualidade, quantidade e força para que seja o sistema principal na mobilidade urbana da GAM. Essas são medidas que começam a ganhar relevo nos novos planos de desenvolvimento urbano, mas, ainda, há um problema: a descentralização pública.

O planejamento urbano trata-se de uma prioridade social. Deve-se permitir que as pessoas possam ter mobilidade associada com liberdade, seja no transporte coletivo, em bicicletas, a pé ou em carros. É essencial a gestão integrada para que não haja impacto de um meio de transporte nos demais; que haja uma dialética de interesses puramente públicos e não de mercados.

## REFERÊNCIAS

ADEFA. **Parque automotor de Argentina por província: automóviles**. Observatório Nacional de Dados de Transporte. 2015. Disponible en: <<http://ondat.fra.utn.edu.ar/?cat=104>>. Acceso en: 30 nov. 2015.

ALFARO, María del Rosario. **Contaminación del aire**. Emisiones vehiculares, situación actual y alternativas. San José, Costa Rica: EUNED, 1998.

ÁLVAREZ, Diego Armando. O urbano: um espaço ocupado pelo automóvel. In: RIBEIRO FILHO, V. **Dinâmica urbana: comércio, serviços e fluxos**. Uberlândia: Edibrás, 2015, p. 25-36.

BM – Banco Mundial. Datos y cifras. Disponible em: <<http://www.bancomundial.org/temas/cities/datos.htm>>. Acceso em: 30 nov. 2015.

BÁDUE, Ana Flávia P. L. **A nebulosa do decrescimento**. Um estudo sobre as contradições das novas formas de fazer política. 2012. 181 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Antropologia, Universidade de São Paulo, 2012.

BAUMAN, Zygmunt. **Trabajo, consumismo y nuevos pobres**. Barcelona: Gedisa Editorial, 1999.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é solido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Schwarcz Ltda., 1986.

BRINCO, Ricardo. **Transporte urbano e dependência do automóvel**. Porto Alegre: FREE, 2005. 136 p.

CAPEL, Horácio. La definición de lo urbano. **Estudios Geográficos**, España, n. 138-139, p. 265-301, 1975.

CAF – Corporación Andina de Fomento. **Desarrollo urbano y movilidad en América Latina**. Panamá: Observatorio de Movilidad Urbana, 2011.

CAF – Corporación Andina de Fomento. **Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina**: Información para mejores políticas y mejores ciudades. Panamá: Norma Color Panamá, 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995. (Série Princípios).

DENATRAN. 2015. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota2015.htm>>. Acesso em novembro 2015.

GEHL, Jan. **La humanización del Espacio Urbano**. Barcelona: Reverté, 2006. 181 p.

GONZÁLEZ, Eva; LOAIZA, Vanessa. **Casas, restaurantes, parques y calles invaden derecho de vía**. Costa Rica: Nación, 2005. Disponível em: <[http://www.nacion.com/ln\\_ce/2005/mayo/08/pais1.html](http://www.nacion.com/ln_ce/2005/mayo/08/pais1.html)>. Acesso em: 30 nov. 2015.

HALL, Carolyn. La expansión de los transportes en Costa Rica. **Revista Geográfica de América Central**, v. 2, n. 3, p. 9-26, 1975.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, D. **Condição Pós-moderna**. 16. ed. São Paulo: Loyola, 2007.

HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Revista Espaço e Debates**, São Paulo, ano 2, n. 6, p. 6-35, jun./set. 1982.

INE. **Anuario Estadístico de Honduras en su edición 2009 con información correspondiente al período 2009-2013**. Disponível em: <<http://www.ine.gob.hn/index.php/component/content/article?id=83>>. Acesso em: 30 nov. 2015.

INEC – Instituto Nacional de Estadísticas e Censos. **Transportes**. Disponível em: <<http://www.ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>>. Acesso em: 30 nov. 2015.

INEC – Instituto Nacional de Estadísticas e Censos. **Estimaciones y Proyecciones de Población por sexo y edad 1950-2050**. 2017.

LEFEBVRE, H. **De lo rural a lo urbano**. Barcelona: Lito-Fisan, 1978.

LENIN, V. I. **O imperialismo etapa superior do capitalismo**. Campinas, SP: FE/INICAMP, Navegando publicações, 2011.

MELGAR. **Reporta Melgar de México el parque vehicular en México**. Disponível em: <<http://www.portalautomotriz.com/noticias/estudios-de-mercado/reporta-melgar-de-mexico-el-parque-vehicular-en-mexico>>. Acesso em: 30 nov. 2015.

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.



- MOPT – Ministério de Obras Públicas e Transporte. Governo de Costa Rica, 2016.
- MIRALLES-GUASCH, C. **Ciudad y transportes**: el binomio imperfecto. Barcelona: Ariel, S. A, 2002.
- MOLINA, A. **Costa Rica**: vehículos automotores en circulación según tipo y combustible utilizado por año, 1980-2014. San José: DSE-MINAE, 2015.
- MUNRO, William. B. **City**. Encyclopedia of the Social sciences. Nova York: Macmillan, 1930. 474 p.
- OLIVA, Jaime. T. **A cidade sob quatro rodas**. O automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social. Tese (Doutorado Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.
- PALEN, John. J. **O mundo urbano**. Forense-universitária: Rio Janeiro, 1975.
- PONS, J. M.; REYNÉS, M. R. **Geografía de los Transportes**. Universitat de les Illes Balears: Gráficas Planisi, S.A, 2004.
- RANDOLPH, B.; UDD, B. **Social exclusion, neighbourhood regeneration and large public housing estates**. Paper presented to the Social Policy Research Centre Conference Social Policy for the 21st Century: Justice and Responsibility, held at the University of New South Wales, 1999.
- REMY, Jean. **La ville, phénomène économique**. Bruselas : Les Editions Vie Ouvrière, 1966. 298 p.
- SALINAS, Arreortua L. A. Reciclamiento urbano: como una premisa en la planeación del desarrollo urbano de la ciudad de México. **GeoGraphos**, Alicante, v. 4, n. 55, p. 564-580, 2013.
- SCHIAPPACASSE, Paulina; MULLER, Bernhard. El deterioro urbano en grandes áreas urbanas Europeas. Aproximaciones teóricas y metodológicas. **Urbano**, Concepción, Chile, v. 11, n. 18, p. 82-91, 2008. Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19811648013>>. Acceso en: 30 nov. 2015.
- SÁNCHEZ, Ileana D'Alolio. Algunas características del sector transporte en Costa Rica y su influencia en el consumo de hidrocarburos, 1965-2004. **Diálogos: Revista Electrónica de Historia**, v. 7, n. 2, p. 20-45, set. 2006/feb. 2007. Disponible en: <<http://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/article/view/6192>>. Acceso en: 30 nov. 2015.
- URRUTIA DEL CAMPO, Nagore. **El cuerpo y la ciudad**: la sostenibilidad urbana desde la percepción de nuestros cuerpos. España: Universidad Politécnica de Madrid, 2013. p. 25-47.
- VASCONCELLOS, E. **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo: Anablume, 2001.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento:** reflexões e propostas. Anablume: São Paulo. 2002.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte e meio ambiente:** conceitos e informações para análise de impactos. São Paulo: Anablume, 2008.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Políticas de Transporte no Brasil:** a construção da mobilidade excludente. Barueri, SP: Manole Ltda., 2014.

VEGA PINDADO, P. **La accesibilidad del transporte en autobús.** Madrid: IMSERSO, 2006.

WIRTH, Louis. Urbanism as a Way of Life. **American Journal of Sociology**, The University of Chicago Press, v. 44, n. 1, p. 1-24, 1938.

Recebido para avaliação em 20/07/2016  
Aceito para publicação em 20/04/2017